

Mieszkańcy Jasienicy
wg załączonej listy

URZĄD GMINY W JASIENICY	
Wpł. dnia:	2025 -01- 30
I. dz.	1958
zał.	3
Podpis	<i>dualex</i>

p.kier. H. Mieloch - fabryka
30.01.25

Jasienica 30.12.2027 r.

Wójt Gminy Jasienica
Jasienica 156
43-385 Jasienica

E. Prok
03.02.2025
W

P E T Y C J A

dotyczy: propozycji lokalizacji stacji przesiadkowej linii kolejowej Bielsko-Biała – Skoczów w rejonie skrzyżowania ul. Cieszyńskiej, Strumieńskiej i Bocianiej.

Jako mieszkańcy miejscowości Jasienica składamy petycję w interesie publicznym w kwestii sprzeciwu odnośnie propozycji lokalizacji nowej stacji przesiadkowej linii kolejowej w rejonie skrzyżowania ul. Cieszyńskiej, Strumieńskiej i Bocianiej.

Linia kolejowa posiada już na swojej trasie stacje przesiadkowe tj. dworzec Jasienica-Jaworze w rejonie ul. Szarotki (działka nr 240205_2.0005.345/23) oraz w rejonie ul. Wesołej. Oba przystanki miały lokalizację w pobliżu największego zakładu pracy i jego obu fabryk w tym rejonie (niegdyś Fabryki Mebli Giętych, obecnie Paged Meble sp. z o. o. oraz Admit sp. z o. o. sp. k.). Obie te lokalizacje miały i w naszej opinii nadal posiadają niekwestionowane zalety ponieważ ich przeznaczeniem był m. in. dojazd pracowników do zakładów. Dodatkowo dworzec był zlokalizowany w rejonie największego na tym obszarze osiedla budynków wielorodzinnych. W rejonie dworca znajdowała się także zabudowa usługowa związana z towarami przewożonymi transportem kolejowym (węgiel, art. budowlane czy rolne). Z kolei w rejonie drugiego przystanku zlokalizowana była bocznica kolejowa Fabryki Mebli Giętych. W ciągu ostatnich kilkunastu lat zabudowa zarówno mieszkaniowa jak i usługowa ulega w obu miejscach dynamicznemu rozwojowi, a obie fabryki w dalszym ciągu funkcjonują i zatrudniają duże ilości pracowników. W rejonie dworca kolejowego widzimy intensywny rozwój zarówno zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i jednorodzinnej (nowe bloki i domy jednorodzinne) jak i usługowej (Art-Bud, budowa Lidla) i przemysłowej (tereny dawnej Spółdzielni Rolniczej). Z kolei w rejonie drugiego przystanku widać intensywny rozwój zabudowy usługowej (m. in. wiele nowych firm związanych z branżą automotive, pokoje do wynajęcia u Radosława Krezmera itp.) czy mieszkaniowej jednorodzinnej. W tym aspekcie należy dodać, że obie istniejące stacje przesiadkowe są zlokalizowane dogodnie odnośnie obsługi pasażerów w zakresie możliwości bezpośredniego dojazdu samochodami osobowymi czy sąsiedztwa istniejących przystanków autobusowych. Dynamiczny rozwój tych terenów świadczy o potrzebie utrzymania istniejących lokalizacji stacji przesiadkowych, a nie budowy nowych w innych miejscach. Jeżeli z jakichś powodów obecnie te tereny nie są własnością kolei czy gminy (zwłaszcza dworzec) to można je odkupić od obecnych właścicieli na tej zasadzie jak chce się to zrobić w innych miejscach np. poprzez wywłaszczenie ze względu na dobro społeczne. Jeżeli z jakichś powodów lokalizacja przystanków przesiadkowych nie jest możliwa w istniejących lokalizacjach to z ww. powodów nowa powinna znajdować się w ich sąsiedztwie np. w rejonie dawnej bocznicy kolejowej Fabryki Mebli Giętych, firm Auto-Centrum czy Auto-Importer (dz. nr 922, 923, 925/2), a w drugim przypadku w rejonie firmy Art-Bud (dz. nr 1216) z dostępem od istniejącej ul. Begonii, gdzie w rejonie jej skrzyżowania z ul. Cieszyńską znajduje się także główny przystanek autobusowy na tym obszarze co wpływa korzystnie na synergię między komunikacją kolejową i autobusową.

Zlokalizowanie stacji przesiadkowej w obecnie proponowanej lokalizacji bardzo negatywnie wpłynie na komunikację w rejonie skrzyżowania ul. Cieszyńskiej i Strumieńskiej zwanym także „Krzyżówką”. Jest to skrzyżowanie newralgiczne z punktu widzenia ruchu samochodowego dla mieszkańców Jasienicy i to zarówno samej miejscowości jak i gminy, które jest jednym z najbardziej obciążonych i o największej intensywności ruchu. Ul. Cieszyńska jest jedną z najważniejszych i najbardziej zatłoczonych dróg wojewódzkich na trasie Bielsko-Skoczów dlatego na skrzyżowaniu posiada trzy pasy jezdni. Z kolei ulica Strumieńska jest główną

arterią gminy Jasienica (droga powiatowa) biegnącą w kierunku północ-południe i łączącą poszczególne miejscowości w gminie, jak i duże miejscowości w regionie (Chybie, Strumień). Po obu tych ulicach odbywa się intensywny ruch nie tylko osobowy i autobusowy, ale także transportowy obsługiwany samochodami ciężarowymi także należącymi do lokalnych firmy np. Burian, Pestanpol. To w tym rejonie jest największe i najgęstsze skupisko zabudowy mieszkaniowej oraz usług prywatnych, z których mieszkańcy korzystają na co dzień. Pomimo tego, że gmina od wielu lat z uporem lokalizuje zabudowę usługową i administracyjną (szkoła, urząd gminy, komisariat policji, zakład komunalny, poczta, bank, niektóre sklepy) w tym nową, którą sama zarządza po północnej stronie drogi ekspresowej, gdzie popołudniami jest to martwa strefa, ponieważ po opuszczeniu większości tych placówek przez pracowników ulicami jak to się mówi potocznie hula wiatr, ze względu na to, że w tym rejonie jest bardzo mała ilość zabudowy mieszkaniowej. W związku z powyższym za centrum Jasienicy większość mieszkańców nadal część na południe od drogi ekspresowej i rejon Krzyżówki, gdzie mamy największe skupisko zabudowy mieszkaniowej i ci ludzie już obecnie mają problemy z przejazdem czy dojazdem do swoich domów. Na dzień dzisiejszy, bez udziału kolei, w tym miejscu codziennie mieszkańcy mają problemy z korkami i blokowaniem się skrzyżowania oraz przenoszeniem się ruchu samochodowego na parking sklepu Roll i uliczki osiedla domów jednorodzinnych. Już samo uruchomienie linii kolejowej spowoduje znaczne zwiększenie ilości i długości trwania korków samochodowych, bo tutaj każda sekunda zatrzymania ruchu drogowego powoduje duże problemy komunikacyjne. Natomiast ustawienie nowej stacji przesiadkowej kolei w rejonie sklepu Roll i firmy Kruczek jeszcze bardziej pogorszy sytuację drogową ponieważ wymusi znacznie dłuższe zamknięcie przejazdu zatłoczonej ul. Strumieńskiej. Jest to związane z hamowaniem czy ruszaniem z miejsca się pociągu, które są procesami dużo dłuższymi w czasie niż zwykły przejazd już rozpędzonego pociągu, ponieważ zapory na przejeździe trzeba opuścić znacznie wcześniej niż pociąg się pojawi i podnieść go dopiero po całkowitym bardzo wolnym przejeździe pociągu. Akurat w tym miejscu każda zbędna sekunda blokowania przejazdu ul. Strumieńską będzie miała poważne konsekwencje dla komunikacji drogowej, która ulegnie drastycznemu pogorszeniu i przyczyni się do blokowania także skrzyżowania ze względu na jego bardzo bliską odległość od przejazdu oraz jeszcze większe przenoszenie się intensywnego ruchu samochodowego na nieprzystosowane do niego uliczki osiedla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej czy parking sklepu Roll. Tutaj nie pomoże założenie kolejnego szlabanu na ul. Bocianie, bo to zawsze będzie lepsza alternatywa dla osób zmierzających w kierunku ul. Czarnej, Fabrycznej, Bier, Świątoszówki niż czekanie w długim korku, aż skrzyżowanie opuszczą Ci, którzy będą zmierzali w kierunku Jaworza Nałęża czy Bielska-Białej.

Lokalizowanie stacji kolejowych w rejonie intensywnie zabudowanych centrów miejscowości w rejonach intensywnie uczęszczanych dróg, nie mówiąc nawet o takich o znaczeniu lokalnym i regionalnym jak drogi powiatowe i wojewódzkie jest bardzo dużym błędem. W Biesku-Białej główny dworzec kolejowy nie znajduje się w rejonie Rynku, placu Chrobrego czy Wojska Polskiego, ale na uboczu centrum, gdzie aby uniknąć kolizji z ruchem samochodowym wybudowano m.in. tunel kolejowy nad którym znajdują się np. ul. Wałowa czy Stojalowskiego i estakady np. nad ul. PCK czy Generała Bora-Komorowskiego. Jedyne miejsce w miarę blisko centrum Bielska, gdzie mamy skrzyżowanie kolei z drogami to ulica Sempołowska w rejonie siedziby Aqua s. a. i Cavatina Hall, gdzie nawet nie ma przystanku kolejowego, a i tak każdy przejazd rozpędzonego pociągu powoduje perturbacje i korki w tym na rondzie przy ul. PCK. Tak samo w Skoczowie dworzec kolejowy znajduje się na końcu ślepej ul. Mickiewicza. Nie znajduje się przy rynku, ale na obrzeżach centrum, poza głównym ruchem samochodowym, a pozostałe ulice zorganizowano tak, aby nie krzyżowały się z ruchem kolejowym poprzez choćby estakady ul. Katowickiej czy Ciężarowej. To samo dotyczy Cieszyna, gdzie główna droga w rejonie dworca ul. Kolejowa biegnie na estakadzie nad torami, a korki samochodowe na skutek skrzyżowania z trasą kolejową mają miejsce w rejonie ul. Zamkowej.

Ruch kolejowy między innymi ze względu na swój charakter ponadlokalny, regionalny czy nawet międzynarodowy (np. przejazd do Ostrawy), wymaga tego aby pasażerowie mieli możliwość np. zabrania ze sobą bagaży, żeby ich ktoś podwiózł czy odebrał ze stacji. W końcu to będzie ruch, który ma służyć mieszkańcom gminy, a nie tylko tym, którzy mieszkają najbliżej planowanego peronu. Na dzień dzisiejszy zorganizowane w rejonie skrzyżowania zjazdu do sklepu Roll czy firmy Kruczek powodują komplikowanie się układu drogowego. Budowa nowej stacji przesiadkowej w obecnie planowanym miejscu wymaga doprowadzenia nowego dojazdu i dojazdu, czyli budowę nowych zjazdów z ww. dróg lokalnych, chodników, miejsc postojowych, być może kolejnych przejść dla pieszych w rejonie, gdzie akurat po tej stronie ul.

Strumieńskiej czy Cieszyńskiej ich nie ma. Te dodatkowe elementy również skomplikują istniejący i często nie funkcjonujący sprawnie układ komunikacyjny w tym rejonie i w ten sposób wpłyną na kolejne jego pogorszenie. Już tak w Jasienicy jest, że jak mieszkańcy głównie mieszkają po jednej stronie ul. Strumieńskiej to chodnik biegnie oczywiście po przeciwnej stronie drogi, żeby musieli przez nią przebiegać w drodze do domu. To samo dotyczy ul. Bielskiej i chodnika biegnącego po przeciwnej stronie drogi niż planowane usytuowanie peronu stacji przesiadkowej.

Jasienica w rejonie skrzyżowania ma bardzo dobrze zorganizowaną komunikację autobusową, bo przez to skrzyżowanie przebiega ruch w kierunku Skoczowa, Cieszyna, Chybia, Strumienia i innych miejscowości dzięki czemu mieszkaniowiec ma dostęp z reguły do przynajmniej kilku autobusów o każdej godzinie w ciągu dnia. Tutaj niestety, ale kolej nie będzie dla niej alternatywą jako komunikacją lokalną, bo Bielsko czy Skoczów nie są metropoliami takimi jak Katowice czy Warszawa i ta trasa nie sprawdzi się jako forma kolei podmiejskiej. Wynika to także z tego, że przystanki kolejowe usytuowane są na obrzeżach z dala od centrów co opisano wyżej i przeciętny użytkownik ląduje na peronie w dużej odległości od jakichkolwiek ważnych dla niego usług (urzędy, ośrodki zdrowia, szpitale, szkoły, centra handlowe itd.). Np. większość uczniów bielskich szkół średnich z naszej miejscowości, którzy najczęściej korzystają z podmiejskiej komunikacji autobusowej nie przesiądzie się na kolej, bo z przystanków autobusowych na Hulance czy przy ul. Piastowskiej mają dużo lepszy tj. bliższy i częstszy dostęp do szkół niż za pomocą kolei. W tym kontekście petycja Zarządu Koła Emerytów, Rencistów i Inwalidów (KERiI) w Jasienicy wydaje się szczególnie dziwna, ponieważ właśnie osoby starsze czy niepełnosprawne potrzebują możliwości podjechania pod sam peron oraz znalezienia się w miejscu docelowym w miarę blisko usług. Tymczasem emeryt, rencista czy inwalida, który wyląduje np. na dworcu głównym w Bielsku, żeby wydostać się z peronu musi korzystać z jakichś tuneli i estakad dla pieszych, a następnie skorzystać z taksówek lub autobusowej komunikacji miejskiej, żeby dostać się w pobliże jakichkolwiek usług go dotyczących. Tak samo w Skoczowie ląduje na peryferiach miasta. O ile zrozumiałym może wydawać się sentyment środowisk seniorów za podróżami koleją, który dotyczy pewnie wszystkich mieszkańców, to jakoś od kilkunastu lat radzą sobie w inny sposób korzystając z komunikacji samochodowej czy autobusowej. Ciekawe jest to, że obecnie w większości prywatnymi samochodami dostają się na spotkania swojego koła. Usytuowanie stacji kilkaset metrów dalej w jedną czy drugą stronę nic w sprawie ich dostępu do kolei nie zmieni, bo do proponowanego przez nich usytuowania peronu będą także musieli w większości dojechać innymi środkami transportu, a inna lokalizacja stacji może z kolei zmniejszyć problemy komunikacyjne pozostałych mieszkańców w zakresie ruchu samochodowego. Z petycji zarządu KERiI nie wynika jakie argumenty przemawiają za proponowaną przez koło lokalizacją stacji przesiadkowej za wyjątkiem odczuwania „głębokiej potrzeby” korzystania z kolei oraz którym emerytom, rencistom i inwalidom z gminy czy miejscowości Jasienica miałaby tak wyjątkowo służyć ta ściśle określona lokalizacja, a nie inna. Rejon proponowanej lokalizacji peronu nie jest jakoś wyraźnie gęściej zamieszkały przez członków koła niż inne, dalej położone obszary Jasienicy. Od lat np. mówi się o budowie podobno Domu Opieki dla Seniorów w Jasienicy przy ul. Polnej na działkach nr 714, 715/2 i 715/3 tuż obok stacji przesiadkowej przy ul. Wesołej. To powoduje, że z kolei tamci emeryci, renciści i inwalidzi będą mieli dużo dalej żeby móc skorzystać z kolei. Czy mamy rozumieć, że takie utrudnienia dla osób starszych i schorowanych nie przeszkadzają KERiI.

W sprawie usytuowania stacji w proponowanej przez KERiI lokalizacji wyraźnie widać, że są naciski władz lokalnych aby stacja była zlokalizowana właśnie w tym w naszej opinii niefortunnie wybranym miejscu, a nie innym. Na ostatnim spotkaniu władz gminy z mieszkańcami w sprawie uruchomienia linii kolejowej, mimo obiekcji i sprzeciwów części mieszkańców i sugestii, żeby stację usytuować gdzie indziej, wyraźnie sugerowano, że to musi być właśnie to miejsce, bo tak podobno chce jakaś większość. Pytanie brzmi jaka większość, skoro było to pierwsze oficjalne spotkanie z mieszkańcami w tej sprawie? Odnosnie innych lokalizacji padały informacje typu nie da się w zasadzie bez wyraźnego wskazania dlaczego. Mało tego z informacji, które udało nam się uzyskać wynika, że później zarząd KERiI poproszono o to, aby napisać petycję w sprawie właśnie tej lokalizacji. W gminie jest mnóstwo organizacji społecznych, które można poprosić o opinię w tej sprawie np. myśliwych, strażaków, koła gospodyń wiejskich itd., które mogą coś napisać, tylko że lokalizacja stacji powinna zostać wybrana ze względów merytorycznych i to dobrze uargumentowanych w miejscu jak najmniej szkodliwym dla innych form komunikacji w tym publicznej oraz mieszkańców. W zasadzie w tej sprawie i proponowanej lokalizacji gmina sama staje się zakładnikiem swoich własnych pomysłów. Na spotkaniu podano np. że jeżeli kolej ma odnieść sukces i być rentowna to w zasadzie pociągi

powinny jeździć co godzinę i przewozić znaczne ilości ludzi. Gdyby tak się stało to powstanie konieczność częstego zamykania przejazdu ul. Strumieńską i liczne problemy komunikacyjne w rejonie skrzyżowania z ul. Bielską czy na uliczkach osiedla domów jednorodzinnych. Poprzednio zamknięto połączenia kolejowe na tej linii bo były nierentowne i nie miały sensu ze względów ekonomicznych. Do takiego stanu doprowadzili ludzie swoimi portfelami, bo woleli lepiej zorganizowane przejazdy autobusowe (częstsze, szybsze, z lepiej rozmieszczonymi przystankami) czy samochodowe (bardzo dobre połączenia drogowe oraz duża ilość posiadaczy samochodów). W tej sprawie nic się nie zmieniło. Nadal Jasienica w rejonie skrzyżowania posiada dużą ilość połączeń autobusowych, sprawną i wydajną sieć dróg, a ilość samochodów wśród mieszkańców się jeszcze bardziej zwiększyła i dlatego nie mają oni powodów, aby przesiąść się nagle na połączenia kolejowe. W związku z tym istnieje duże ryzyko, że po jakimś czasie linia znowu zostanie zlikwidowana, tak jak to zrobiono kilkanaście lat temu, bo okaże się nierentowna i nieopłacalna dla przedsiębiorstwa PKP, na które gmina nie ma żadnego wpływu, za wyjątkiem tego, że być może będzie musiała dopłacać do nie należącego do niej interesu podobnie jak to ma miejsce w przypadku niektórych linii autobusowych utrzymywanych przez gminę z podatków ściąganych od mieszkańców. W przypadku ponownego zamknięcia tej linii pozostaniemy w centrum Jasienicy z niszczącą i bezużyteczną stacją przesiadkową, która w krótkim czasie będzie wyglądała jak obecnie peron przy ul. Wesołej. Tutaj nie chodzi o to, żeby wybudować nowy obiekt, przeciąć wstęgi na otwarciu, może wmurować jakąś kolejną marmurową płytę z podziękowaniami dla władz i opisać otwarcie stacji w lokalnych gazetach, tylko o stworzenie sensownej, ewentualnej alternatywy dla obecnych rozwiązań komunikacyjnych, która w jak najmniejszym stopniu będzie utrudniała istniejącą komunikację samochodową, być może przetrwa przez długie lata, a jeżeli się nie powiedzie to nie będzie szpeciła centrum Jasienicy.

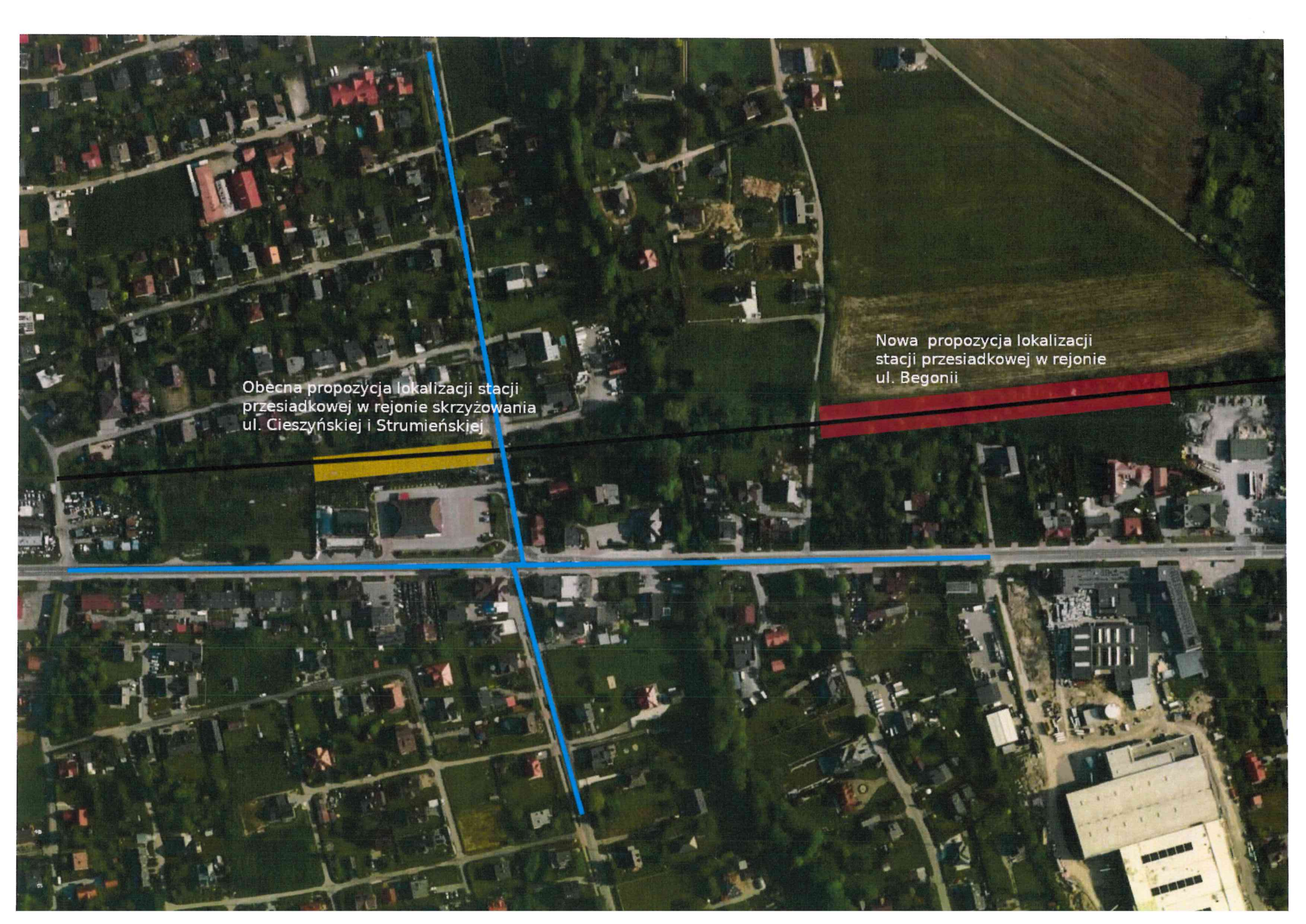
Chcemy podkreślić, że nie jesteśmy przeciwnikami ponownego uruchomienia linii kolejowej, bo to może przyczynić się do zmniejszenia ruchu samochodowego w zakresie transportu, komunikacji osobowej, przewozów regionalnych czy międzynarodowych. Tak jak pisaliśmy wyżej proponujemy wykorzystać istniejące stacje, ewentualnie nowe lokalizacje w rejonie na wschód od ul. Begonii i Art-Budu czy w rejonie skrzyżowania ul. Bielskiej z Fabryczną. Obie ewentualne nowe lokalizacje na dzień dzisiejszy są dużymi obszarami pustych pól, znajdują się bardzo blisko centrum, w niewielkiej odległości od zabudowy mieszkaniowej, a za to w pewnej odległości od dróg o intensywnym ruchu samochodowym o znaczeniu lokalnym i regionalnym, gdzie łatwo da się zorganizować sprawny dojazd i dojście do nowych peronów od ul. Bielskiej i Cieszyńskiej, przy czym lokalizacja w pobliżu ul. Begonii ma jeszcze ten plus, że znajduje się dodatkowo w pobliżu rozwijającej się intensywnej zabudowy wielorodzinnej w Jaworzu. To że przedsiębiorstwo PKP w przeszłości zlikwidowało połączenia kolejowe na tej linii i być może pozbyło się niektórych nieruchomości (obiektów czy terenów) wzdłuż linii kolejowej nie powinno być obecnie problemem władz Jasienicy. To że inne lokalizacje mogą być utrudnieniem dla korporacji międzynarodowych typu Lidl, czy deweloperów planujących budowę dużego osiedla domów jednorodzinnych na działkach nr 1058/6, 1058/7 i 1058/8, które obecnie są szczerym polem, na którym mogłaby powstać stacja przesiadkowa, czy innych prywatnych przedsiębiorstw (np. zachodnia część działki nr 1216) również nie powinno być argumentem przeciwko nowym propozycjom, bo chodzi o dobro społeczne mieszkańców Jasienicy, a w naszej opinii obecnie zaproponowana lokalizacja stacji w rejonie Krzyżówki jest jedną z najgorszych możliwych w kwestii utrudnień jakie spowoduje.

Z poważaniem

Mieszkańcy Jasienicy
wg załącznika

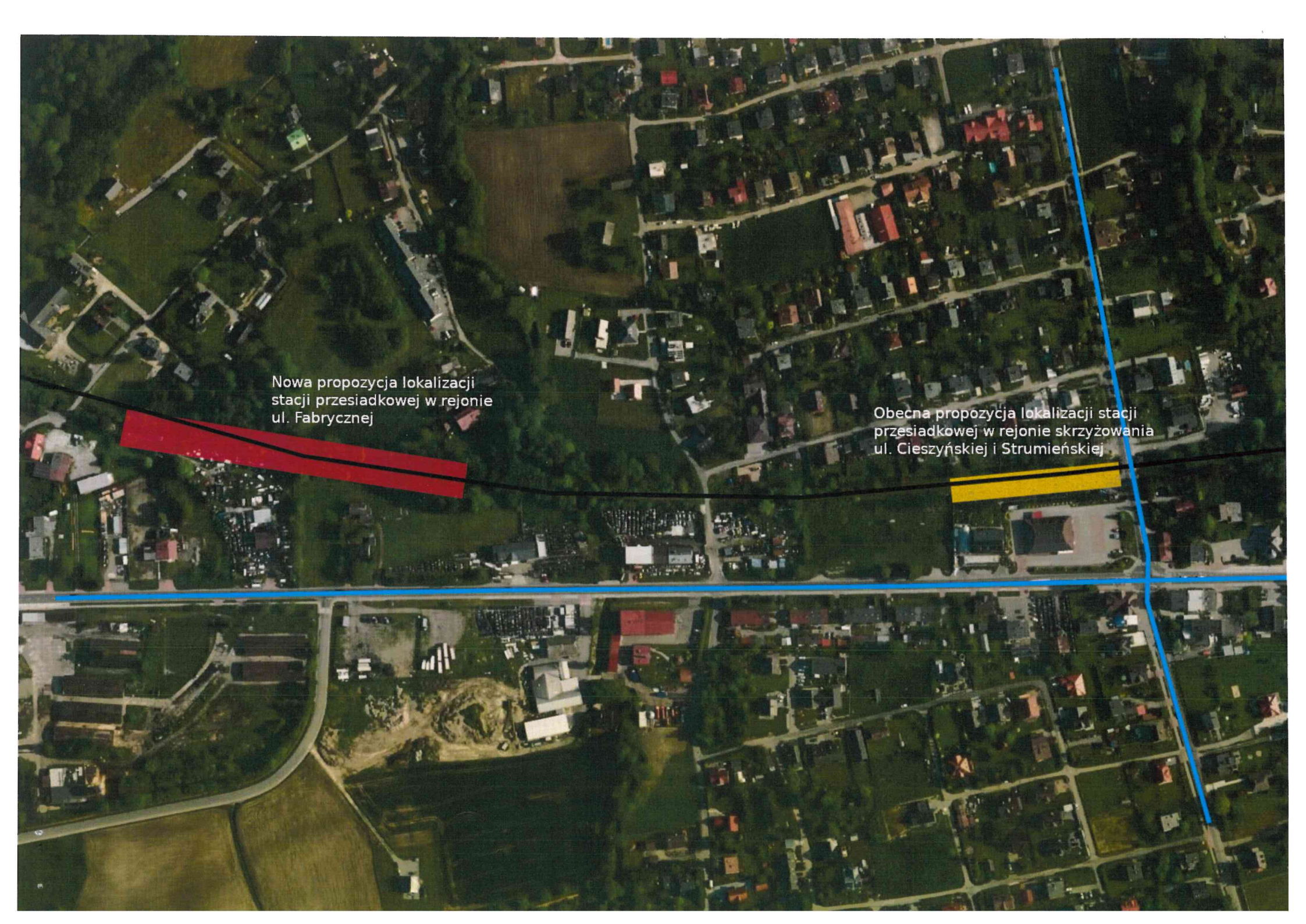
W załączeniu:

1. Mapy z propozycjami lokalizacji stacji przesiadkowych linii kolejowej Bielsko-Jasienica-Skoczów



Obecna propozycja lokalizacji stacji
przesiadkowej w rejonie skrzyżowania
ul. Cieszyńskiej i Strumieńskiej

Nowa propozycja lokalizacji
stacji przesiadkowej w rejonie
ul. Begonii



Nowa propozycja lokalizacji
stacji przesiadkowej w rejonie
ul. Fabrycznej

Obecna propozycja lokalizacji stacji
przesiadkowej w rejonie skrzyżowania
ul. Cieszyńskiej i Strumieńskiej